Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 725 de 2011

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de setiembre de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Jorge Pozzi.
MIEMBROS:	Señores Representantes Julio César Fernández, Ruben Núñez, Gustavo Osta, Guzmán Pedreira y Pedro Saravia Fratti.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante José Carlos Mahía.
INVITADOS:	Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señor Ministro Enrique Pintado; Subsecretario, ingeniero Pablo Genta, y Director General señor Pablo Ferrer Carámbula.

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado, al señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta, y al señor Director General de Secretaría, Pablo Ferrer.

Los hemos convocado para que nos expliquen cuál es la idea que tiene el Poder Ejecutivo con respecto a la reestructura del transporte ferroviario.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, agradecemos la invitación, y, en segundo término, es un gusto informar en qué estamos.

Voy a mostrar algunas trasparencias para que realicen un seguimiento de lo que estoy explicando.

El proyecto de decreto de esta transformación está siendo analizado en el seno del Poder Ejecutivo, desde el punto de vista de los ajustes jurídicos que pueda tener. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas junto con el de Economía y Finanzas trabajaron en la propuesta, que fue muy debatida en varios lugares. Nosotros, originalmente teníamos una posición que fue variando, pero lo que no ha cambiado es la intención de hacer un relanzamiento del modo ferroviario que es imprescindible. Como podrán ver todas las acciones que estamos tomando van en ese sentido, incluso retomar la interconexión ferroviaria con Argentina con trenes de

pasajeros después de más de treinta años. Esto quedó demostrado en el transporte de pasajeros simbólico que se hizo entre Concordia y Salto, que tiene algunas pretensiones superiores.

Estamos culminando los trabajos de rehabilitación de la vía férrea y ya está terminado el tramo entre Pintado-Rivera. Asimismo, estamos pensando en encarar la segunda etapa que comunicaría Rivera con Fray Bentos y Salto con Fray Bentos. Además, habría que hacer algunos ajustes en el tramo entre Montevideo-Pintado y algunos cambios de durmientes para lo que estamos procurando conseguir las inversiones.

No voy a leer lo que dice la transparencia porque sería insultar la inteligencia de los señores Diputados. Solo voy a decir que los objetivos que perseguimos tienen que ver con el rol estratégico que tiene que cumplir el ferrocarril. Tan es así que en el día de ayer estuvimos en Santiago de Chile en una reunión de Ministros de Chile, Argentina, Brasil y Uruguay, que consideraba lo relativo a la infraestructura, y tenemos que acelerar los pasos para relanzar el ferrocarril porque se está pensando en una iniciativa que tiene un costo de US$ 3.000:000.000 para hacer un túnel ferroviario de 52 kilómetros. Ello permitirá instalar dos terminales multimodales a ambos lados de la frontera, que permitirá que el camión suba a un tren eléctrico que no contaminaría, por lo tanto reduce todas las cuestiones de los efectos del gas y la ventilación en el túnel. Esto implica la interconexión ferroviaria en la región, por lo tanto, nos tenemos que preparar. Los brasileños están llegando a Rivera con las vías férreas y nosotros tenemos una estación en Rivera de cambio porque las trochas son distintas. La trocha que utilizaría Argentina para la frontera con Chile es la más amplia y nosotros estamos en una media. Por lo tanto, si queremos estar en un lugar privilegiado desde el punto de vista logístico, es fundamental que establezcamos la reparación de las vías. Además, queremos aumentar el ferrocarril a su máxima potencialidad, fundamentalmente como transporte de cargas, aumentando las toneladas, etcétera.

El punto de partida es que tenemos una empresa monopólica y monolítica, una unidad vertical que contiene las dos tareas centrales que son la operación y la infraestructura. Además, hay bajos coeficientes de operación, por cada peso que ingresa a AFE, son $ 3 de gasto; esta situación no se puede sostener. Ni qué hablar en términos de pasajeros porque los ingresos son todavía menores. Asimismo, estamos estancados entre 1:000.000 y 1:400.000 toneladas, por lo que necesitamos aumentar, no solo la cantidad de toneladas transportadas, sino los productos, porque dependemos de pocos productos. Es más: la sociedad uruguaya desde 1985 a la fecha ha invertido en el ferrocarril más de US$ 460:000.000, sin embargo el ferrocarril está como está y no se han mejorado las toneladas transportadas en términos significativos. Hay un subsidio creciente, tenemos problemas de material de rodante y de infraestructura que se están solucionando. Además, a partir de la separación de la unidad de negocios tenemos que mejorar todas las ventajas comparativas que puede tener una unidad sobre la otra, porque la infraestructura siempre es a pérdida como en el caso de las carreteras, sin embargo, en el caso de la empresa de transporte y operación no necesariamente tiene que ser así.

Entonces, hay un interés estratégico del Gobierno en cuanto a recuperar el modo y hay una actividad económica que nos está demandando recuperar el modo ferroviario o relanzarlo porque hay más carga dispuesta a su captación. No creemos que la participación del camión vaya a reducirse, sino que pensamos que al crecer la producción, hay que captar la sobredemanda que se produce por parte del ferrocarril que no va a representar una competencia para el camión, sino una complementación. Hay interés de los productores de hacer negocios con AFE siempre y cuando haya un cambio en la gestión, porque quienes tienen mercaderías y las envían a puerto, necesitan la seguridad de que la mercadería llegue en tiempo y forma, porque hoy el tiempo es parte de los costos y de la competitividad de un producto sobre otro. Por lo tanto, hay interés del sector productivo en realizar contratos a largo plazo, tanto públicos como privados.

¿Qué estamos proponiendo? En cuanto al nuevo modelo institucional quiero reconocer la labor del señor Subsecretario que, junto con la Directora de Planificación y Logística, ingeniera Beatriz Tabacco y el economista Pedro Buonomo, han puesto mucho trabajo intelectual en la formulación de esta propuesta, que todos compartimos y que creemos que es la mejor que se nos pudo ocurrir para el relanzamiento del ferrocarril. Partimos de la base de que si todo queda como está, es la mejor manera de destruir AFE y el modo ferroviario, por lo tanto, no intentar un cambio sería ser cómplice de la destrucción del modo ferroviario.

Obviamente, este nuevo modelo que se está proponiendo aprovecha los cambios institucionales que ocurrieron. Por ejemplo, si bien la ley de participación público privada no influye directamente en el modelo

institucional, podría ser un instrumento a utilizar para la infraestructura, lo mismo que el crecimiento de la producción que nos obliga a poner esto en marcha. Entonces, hay unanimidad en el sistema político en cuanto a que hay que reformular el modo ferroviario y que es urgente comenzar con eso.

¿Cuál es el modelo institucional? Algo de esto se discutió en el Parlamento. Es necesario que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas exista una Dirección de Transporte Ferroviario como un órgano desconcentrado que tenga las funciones que se discutieron en el Parlamento. Además, el Ministerio debe elaborar la planificación estratégica y la política ferroviaria, y debe existir un modelo institucional en el que AFE siga teniendo una participación preponderante y dominante, pero dividida en dos; por un lado, la empresa de transporte que se convertiría en una sociedad anónima de propiedad estatal para lo que no necesitamos cambios legales, sino que solo se deben utilizar decretos aprovechando normas existentes. En esta sociedad AFE sería el socio mayoritario, junto con la Corporación Nacional para el Desarrollo. El 51% de las acciones serían para AFE y el 49% para la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Todos sabemos que actualmente la ley permite que operadores privados o estatales de otros países, puedan circular. Por lo tanto, la competencia está instalada. Existe la competencia potencial dentro del modo ferroviario y la real entre modos de transporte, porque el camión está compitiendo con el ferrocarril muy fuertemente y está ganando la batalla, a juzgar por los volúmenes que transportan uno y otro. Entonces, la idea es crear la empresa de transporte ferroviario de carga de propiedad estatal pero en el derecho privado, a fin de que tenga las mismas facilidades que tienen los privados para hacer negocios, no tanto por las relaciones laborales que sinceramente es lo que menos nos preocupa. ANCAP no puede estar esperando tres meses para que autoricen a AFE a hacer un modelo de negocio de compra de vagones a cambio del transporte de su propia mercancía y ni qué hablar un privado. Los que tienen que transportar mercancías quieren resolver sus problemas rápidamente y no pueden estar esperando todos los meses que demora el sector público en tomar las decisiones para hacer los negocios.

La idea es que esta empresa de transporte no solo se limite al transporte ferroviario, sino que se encargue de los servicios logísticos asociados a la operación del modo ferroviario como el fraccionamiento y las terminales de espera, en fin, todos los servicios logísticos que se pueden construir. Además, se mantendría a AFE como ente autónomo a cargo de la infraestructura, de su rehabilitación y mantenimiento, utilizando todas las herramientas de las que dispone actualmente, ya sea con la ley de participación público privada o con la Corporación Ferroviaria del Uruguay. En fin, con todo lo que dispone actualmente para mejorar la infraestructura que es fundamental.

¿Cuáles son los requisitos para la implementación? La creación de la Dirección de Transporte Ferroviario a discusión en el Presupuesto. La constitución de la sociedad comercial aprovechando lo que establece la Ley Nº 17.930, modificando el Decreto 71/008 y un posterior convenio entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y AFE. Además, planteamos la creación de una Comisión de seguimiento del proceso de reestructura del modo ferroviario en la que estén representados los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas, AFE, el Poder Legislativo y los trabajadores. De esta manera se podrá ir analizando cómo va evolucionando esta nueva modalidad que, si bien en Argentina funciona de forma más o menos parecida ellos tienen las cosas separadas en sociedades estatales pero la operación y la infraestuctura van en dos empresas estatales distintas y, por ejemplo, en el caso del servicio de transporte de pasajeros, lo concesionan a empresas privadas, en nuestro caso el modelo es distinto, pero requiere que lo analicemos a efectos de ir haciendo los ajustes que correspondan.

Ya iniciamos el proceso de llamado para una consulta que nos dé la asistencia técnica especializada. Esto nos ha originado alguna dificultad con la parte sindical que plantea que estamos conspirando contra la instancia de negociación, que compartimos que exista entre el representante del Poder Ejecutivo, Julio Baráibar, que cuenta con nuestro apoyo entusiasta, y el sindicato. Nosotros decimos que ningún ámbito de negociación tiene como requisitos que nos detengamos y no hagamos las cosas que tenemos que hacer para realizar las transformaciones. En ese sentido, mientras la negociación transcurre, hicimos el llamado para la contratación de una consultora que nos permita asesorar a quienes se encargan de las funciones de gerencia, en todo lo relativo con la forma que debe tener la empresa, etcétera.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Entre otras cosas, lo que dijo el señor Ministro es tan así, que los términos de referencia a partir de los que se hizo el llamado tienen una versatilidad tal que la asistencia técnica planteada y el necesario fortalecimiento que requiere

tanto la operadora como la administración de la infraestructura, se puede utilizar sea cual sea el modelo que se va a desarrollar, es decir el que nosotros proponemos o alguna variante o alternativa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Continúo con la presentación.

¿Qué resultados esperamos? Obviamente, incrementar las toneladas transportadas. En un proceso de diez años, pensamos llevarlas a cuatro millones; actualmente se están transportando alrededor de veinte millones de toneladas. Aspiramos a captar el 12% de las toneladas que se transportan, incrementando la distancia de transporte promedio y pasarla de 210 kilómetros a 270 kilómetros, mejorando la eficiencia del modo ferroviario. Además, pretendemos reducir los costos operativos para pasar de US$ 12 centavos por tonelada por kilómetro, a US$ 7,3 centavos.

Los efectos de la rehabilitación del modo ferroviario desde nuestro punto de vista consisten en el aumento del tráfico de cargas por ferrocarril, lo que permite atenuar el impacto sobre la red vial. Además, tiene ventajas en cuanto a los niveles de contaminación y es un transporte mucho más seguro. Asimismo, hay menores costos por unidad transportada y, obviamente, no digo que lo reduce, pero detiene el incremento del gasto en el mantenimiento de las carreteras.

En cuanto a las vías prioritarias a rehabilitar, estamos casi en el final de la línea Montevideo-Rivera. Para hablar en términos de departamentos, nos queda por conectar Rivera con Fray Bentos y Paysandú, a fin de utilizar los puertos allí existentes y lo mismo sucede respecto de Salto con Paysandú, primero, y Fray Bentos después. Luego vendría todo lo que es Río Branco con Montevideo.

En cuanto a la inversión, cabe decir que para el material rodante estamos precisando unos US$ 80:000.000. Esto se haría con créditos que la nueva empresa podría contratar en el sistema financiero, con aporte de capital de quienes integran la sociedad y a través de contratos con los dueños de las cargas a los que se les puede ofrecer transporte de su mercancía a cambio de material rodante por determinado tiempo. La empresa operadora es la que fija las tarifas de los fletes en función de los costos y las condiciones de mercado. Algo muy importante a señalar es que esto no tiene subsidio, salvo la parte de pasajeros. Reitero que para la carga no habrá subsidio por parte del Estado. De esta manera, tiramos abajo cualquier sospecha que pudiera haber del sector transportista de camiones en el sentido de estar ingresando en competencia desleal porque un subsidio estaría influyendo en una presión a la rebaja de los costos de manera artificial, cosa que no va a ocurrir.

En materia de infraestructura, tenemos que disponer de unos US$ 350:000.000 en rehabilitación de red, los que desglosamos de esta manera: US$ 100:000.000 con un crédito no reembolsable del FOCEM y US$ 250:000.000 con contratos de obra pública, utilizándose todos, entre ellos, las concesiones y el régimen de PPP, con concesión a veinticinco años, pagando de acuerdo con los niveles del servicio. Esto implicaría un repago anual de la inversión en infraestructura de unos US$ 20:000.000 anuales, con un costo de mantenimiento de US$ 3:000.000, de los cuales se tendría que cobrar peaje porque AFE tiene que cobrarle a quienes circulan por encima de sus vías. Pensamos recaudar unos US$ 4:000.000 por ese concepto, un 5% de la facturación. A su vez, se mantendría el subsidio en infraestructura ferroviaria en US$ 19:000.000 al año. O sea que se podría decir que el subsidio casi estaría asegurando el repago de la inversión anual para los desembolsos de infraestructura.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El nivel de subsidio que va de los US$ 15:000.000 a US$ 20:000.000 no iría a la infraestructura porque si bien eso está a cargo de AFE, se hace a través de la Corporación Ferroviaria. Entonces, hoy ese subsidio del Estado estaría destinado exclusivamente a mantener y rehabilitar la infraestructura.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a referirme a los ahorros que esperamos lograr. En veinticinco años estaríamos hablando de US$ 136:000.000 en rehabilitación de rutas y US$ 15:000.000 en mantenimiento. A su vez, en costos de operación del transporte, tendríamos unos US$ 2.000:000.000 de ahorro en veinticinco años, lo que estaría totalizando la cifra que se ve en la pantalla o un ahorro promedio anual de US$ 85:000.000. Esto significaría un ahorro social neto, descontando el subsidio, de US$ 66:000.000. Esto surge de descontar los US$ 19:000.000 a los US$ 85:000.000 anuales.

Este es el esquema que se está discutiendo. Nosotros hemos enviado la propuesta de decreto a la Secretaría de la Presidencia, que está haciendo los ajustes jurídicos necesarios a los efectos de que podamos disponer cuanto antes de esta herramienta.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Solo quiero decir que los que vivimos en el norte conocemos la importancia del ferrocarril.

En estos días he estado en Estación Ataques, un pueblo que murió al desaparecer el ferrocarril, al igual que muchas localidades intermedias.

Es grande la ilusión de la gente que ya se está moviendo por conseguir una escuela y construir viviendas allí porque esperan que el ferrocarril vuelva a revitalizar esa zona del departamento de Rivera. Hay que tener en cuenta que allí viven unas cien personas. También están los obreros que viven en los alrededores y trabajan en la forestadora FINSA.

Una vez que el ferrocarril comience a funcionar, esas localidades van a tener posibilidades de desarrollo y los chiquilines que no pudieron continuar estudiando, ahora podrán hacerlo. Hay una gran esperanza en el sentido de que el ferrocarril vuelva a revitalizar el interior del departamento de Rivera, pero seguramente lo mismo suceda en otros departamentos del país.

En cuanto a la interconexión ferroviaria con Brasil, cabe decir que seguramente el ferrocarril juegue un papel importantísimo en industrias complementarias de la madera de ambos países en la zona forestal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su presencia y seguiremos en comunicación.

Se levanta la reunión.